

# George Diederich Benthien: een bruggenbouwer pur sang

*J.P.C.M. van Hoof*

In de Nederlandse geschiedenis vormt 1795 een belangrijke cesuur. Zoals bekend, vond in januari van dat jaar in ons land een machtswisseling plaats, die een regelrecht gevolg was van de uitkomst van de in 1793 uitgebroken oorlog tegen Frankrijk. Toen de vijand via de bevroren rivieren het hart van het land wist te bereiken, zakte de verdediging ineen en vluchtte stadhouder Willem V met zijn gezin naar Engeland. Met de machtsovername kwam, na een periode van ruim 200 jaar, een eind aan de Republiek der verenigde Nederlanden. Hiervoor in de plaats kwam een nieuwe staat, die de Bataafse republiek ging heten. Deze was weliswaar onafhankelijk, maar liep geheel en al aan de leiband van Frankrijk.

Een van de eerste zaken die het nieuwe bewind aanpakte, was de opbouw van een nieuw leger.[1] Het daartoe strekkende ontwerp werd op 8 juli 1795 door de Staten-generaal in vrijwel ongewijzigde vorm aangenomen. Dit Bataafse leger kreeg een omvang van ruim 34.000 man, voor het merendeel infanterie.[2] In deze strijdmacht waren verder onder meer jagers (lichte infanterie), cavalerie en artillerie opgenomen. Uiteraard beschikte dit leger ook over eenheden die onder de noemer genie worden gerangschikt. Daartoe behoorden onder anderen de ingenieurs, aan wie de zorg voor ontwerp, bouw en onderhoud van 's lands vestingwerken was toevertrouwd. Daarnaast was er het Korps mineurs en sappeurs, dat van oudsher een belangrijk aandeel had bij de aanval op en de verdediging van vestingen.[3] Vanaf 1795 echter was deze eenheid in eerste instantie bestemd voor het onderhouden van de fortificaties en schoof haar operationele taak naar de achtergrond.

Dat laatste gold echter geenszins voor de zelfstandige Compagnie pontonniers, die zich tijdens veldtochten bezighield met de aanleg van oeververbindingen. De oorsprong van deze eenheid ligt aan het eind van de 16e eeuw, toen de Republiek der verenigde Nederlanden een begin maakte met de opbouw van een brugslagorganisatie. Dat gebeurde door de aanstelling van een `brugmeester over 's lands scheepsbrugge'. Deze functionaris kreeg geleidelijk aan de supervisie over al het varende materieel van het leger. Behalve de schepen, die bestemd waren voor het transport en voor de aanleg van schipbruggen en die voor elke veldtocht apart werden ingehuurd, waren dat de pontons, die zowel over het water, als over land konden worden vervoerd. Het personeel dat de brugmeester voor de uitvoering van zijn taken ter beschikking stond, werd gerekruteerd uit het scheepsvolk dat de binnenwateren van de Republiek bevoer. Aanvankelijk hadden deze als pontgasten aangeduide lieden geen militaire status. Ze werden alleen opgeroepen als het leger van hun diensten gebruik wilde maken. De rest van de tijd oefenden zij hun civiele beroep uit.

In de loop van de 18e eeuw kwamen er voor de pontgasten enkele belangrijke verbeteringen tot stand. In 1732 kregen zij de verplichting opgelegd om eens per jaar samen te komen in Dordrecht om: "(...) *aldaar te exerceren soo in het slaen van bruggen, als in 't generaal in het geen tot haar functie specteert, en (...) om alsdan de ponten te Dordrecht te verschikken en te*

*verleggen soo sulx vereyst wordt.*"[4] Een tweede belangrijke verandering voor deze inmiddels als pontonniers aangeduide militairen volgde op 18 december 1748. Op die dag namelijk bepaalden de Staten-generaal dat in vrédestijd van hun compagnie permanent 26 man onder de wapenen dienden te blijven. Behalve uit een kapitein en een luitenant bestond deze vaste kern uit drie korporaals en twintig manschappen. In de jaren tachtig van die eeuw tenslotte werd de sterkte verder opgevoerd en kwam er ook nieuw materieel.

#### *Een Hannoveraan in Bataafse dienst*

Zoals gezegd, bleef vanaf 1795 bij de pontonniers de nadruk op het optreden te velde liggen. Bij de troepen die de Bataafse republiek beschikbaar stelde voor deelname aan Franse veldtochten en expedities, waren namelijk heel vaak pontonniers ingedeeld. Meestal ging het daarbij om een detachement, maar soms ook om de gehele compagnie, die ten tijde van de Bataafse republiek uit zestig man bestond.

In het najaar van 1795 meldde zich bij de pontonniers een militair aan, onder wiens leiding het korps tot grootse daden zou komen. Deze George Diederich Benthien was op 29 oktober 1769 geboren in de Duitse plaats Wittingen, dat toen tot het vorstendom Hannover behoorde.[5] In navolging van zijn vader trad hij in 1787 toe tot het leger van deze Duitse staat. Acht jaar later ging hij over in Bataafse dienst. Na een periode van twee maanden bij de infanterie ging hij op 23 november 1795 als sergeant-majoor de gelederen van de pontonniers versterken. Het jaar daarop werd hij hier tot tweede luitenant aangesteld.

Onder de eerste jaren van het nieuwe bewind maakten de pontonniers een rustige tijd door, maar in 1797 leken zij in actie te moeten komen. In het voorjaar vatten de Fransen het plan op om door middel van een invasie in Ierland een nieuw front tegen de Engelsen te openen. Het contingent dat de Bataafse Republiek voor deze operatie beschikbaar stelde, schepte zich in juli 1797 in op de vloot, die op de rede van Texel voor anker lag. Onder de troepen bevond zich ook een detachement van ongeveer 30 pontonniers, dat onder leiding stond van luitenant Benthien. Van de uitvoering van de grootscheeps opgezette Franse expeditie kwam door ongunstige weersomstandigheden en gebrek aan coördinatie uiteindelijk niets terecht. In september gingen de troepen weer van boord, waarna de pontonniers eerst kwartier kregen toegewezen in Noord-Holland, waarop zij vervolgens terugkeerden naar hun thuisbasis Dordrecht.

In 1799 kwamen de pontonniers wel daadwerkelijk in actie, en nu met de volledige compagnie. Aanleiding hiertoe was de strijd tegen het Engels-Russische expeditieleger dat in de zomer en het najaar van 1799 pogingen ondernam om vanuit de kop van Noord-Holland de stad Amsterdam in bezit te nemen. Op 19 september trok de compagnie met 25 pontons vanuit Dordrecht naar Alkmaar, waar zij na drie dagen aankwam. Door het opdringen van de vijand kreeg zij begin oktober order om zich naar Amsterdam te begeven. Enkele dagen later werden de pontonniers naar Vianen gedirigeerd. Aanvankelijk lag het in de bedoeling dat zij hier een brug over de Lek zouden slaan, maar dat bleek uiteindelijk niet nodig. Door een nederlaag bij Castricum moesten de Engelsen en de Russen zich namelijk terugtrekken naar het gebied ten noorden van Alkmaar. Hun positie werd daardoor dermate ongunstig dat het einde van de strijd snel in zicht kwam. Midden oktober kwam er een overeenkomst tot stand waarbij de vijand zich verplichtte zijn stellingen te ontruimen. Nu alles zich weer tot het oude keerde, konden de in Noord-Holland ingezette Franse en Bataafse eenheden hun garnizoenen weer opzoeken. Halverwege de maand november keerden de pontonniers in Dordrecht terug. Hoewel Frankrijk de oorlog in de volgende jaren vrijwel onophoudelijk gaande hield en het Bataafse bewind dus regelmatig troepen te velde moest sturen, werd de pontonniers voorlopig rust gegund. Dat bleef zo tot in 1804, toen zich feitelijk een herhaling voordeed van de gebeurtenissen van 1797. Er was opnieuw sprake van een expeditie overzee, waaraan ook Nederlandse troepen moesten deelnemen. De pontonniers kregen bevel zich naar Den Helder

te begeven, waar zij zich aanvankelijk bezig hielden met het inladen van het artillerie- en pontonmaterieel op de transportschepen. Bij dit fysiek zware karwei trad Benthien als commandant op. Evenals in 1797 vond de expeditie geen doorgang. De oorzaak lag ditmaal in de vorming - in 1805 - van een nieuwe anti-Franse coalitie, wat keizer Napoleon ertoe bracht zijn legers in Centraal Europa in te zetten. Bij het Bataafse contingent dat met de Fransen meetrok, waren ook pontonniers ingedeeld, maar die kwamen tijdens deze veldtocht niet in actie.[6]

### *De periode 1806-1810*

In mei 1806 werd de Bataafse Republiek tot een koninkrijk getransformeerd en besteed Lodewijk Napoleon, een broer van de Franse keizer, de Hollandse troon. De verwachting dat ons land nu nog meer van zijn onafhankelijke positie aan Frankrijk moest prijsgeven, werd niet bewaarheid, daar de nieuwe koning, binnen de marges van het haalbare, zo veel mogelijk zijn eigen gang ging. Tijdens zijn regering, die tot 1810 voortduurde, veranderde het leger regelmatig van samenstelling. Een van die reorganisaties behelsde de oprichting in 1806 van een gezamenlijk Korps Artillerie en Genie. Hierbij was voorzien in de formering van een bataljon werklieden, waarbij onder andere de pontonniercompagnie werd ingedeeld. Voor de pontonniers was er onder het nieuwe bewind volop werk aan de winkel. Als onderdeel van de Nederlandse troepenmacht die de Fransen ondersteunde bij hun operaties tegen Pruisen en Rusland, trok in oktober 1806 een uit de compagnie geformeerd detachement Duitsland in. Het commando lag in handen van de inmiddels tot tweede kapitein bevorderde Benthien. Door een ongelukkige samenloop van omstandigheden kon hij tijdens de veldtocht niet over het benodigde brugslagmaterieel beschikken. Met behulp van buitgemaakte schepen, bouw materiaal en gereedschappen wisten Benthien en zijn mannen in Noord-Duitsland oeververbindingen over de Wezer, de Elbe en de Peene tot stand te brengen. Eind 1807 trad er voor de Nederlandse troepen een gevechtspauze in, die tot diep in 1808 zou voortduren. Tijdens deze maanden verbleven zij in het gebied tussen Oldenburg, Bremen en Hamburg. Voor de pontonniers was het een periode waarin zij om de haverklap van locatie moesten wisselen en zich regelmatig inspecties door Franse generaals moesten laten welgevallen. In oktober 1808 konden zij eindelijk naar het vaderland terugkeren. Bij aankomst alhier kregen de pontonniers de stad Delft als garnizoensplaats toegewezen. Hiermee kwam voor hen ook een eind aan het in vreedstijd gevolgde patroon om, buiten de twee maanden waarin zij met de pontons oefenden, de rest van het jaar de kost te verdienen als schipper of ambachtsman. In plaats hiervan dienden de manschappen zich voortaan te bekwamen in het hanteren van het geweer en in de infanterie-exercitie. Naar de woorden van Benthien: *"(...) (was dit) iets hetwelk zoo weinig analogue maar wel zeer hinderlijk (is) aan den dienst eens Pontonniers, waarvan al wat schipper is de grootste afkeer heeft en hetwelk dan ook ten gevolge (heeft) dat deselven, na expiratie van hunnen diensttijd, successievelijk de compagnie (verlaten) (...)"* Het was dan bovendien ook niet verwonderlijk dat verschillende pontonniers deserteerden en via Scheveningen naar Engeland overstaken, waar zij zich als matroos aanmonsterden op de vloot.

In 1809 werden de pontonniers opnieuw ingezet. Een en ander vloeide voort uit de landing die de Engelsen dat jaar op Walcheren uitvoerden in een poging om zich via Zeeland meester te maken van Antwerpen. Als reactie hierop dirigeerde Lodewijk Napoleon verschillende eenheden naar West-Brabant. Daaronder bevond zich ook een deel van de pontonnierscompagnie, die sinds augustus 1808 onder bevel stond van Benthien. De kapitein nam in oktober 1809 zelf de leiding over de bouw van een schipbrug tussen Zuid-Beveland en het Brabantse vasteland. Als de vloed opkwam, moesten de pontonniers de brug opbreken en deze bij laagwater weer herstellen. Tijdens deze werkzaamheden ontsnapte Benthien tot twee keer toe ternauwernood aan de dood. Eerst werd hij bijna verzwolgen door het opkomende water en

later zakte hij nog een keer weg in het modderige terrein, waar men hem met grote moeite wist uit te trekken. De aanvankelijk succesvol verlopende operatie van de Engelsen was inmiddels volledig gestrand, zodat er voor hen niets anders overbleef dan Zeeland te verlaten. Enkele weken na hun vertrek keerde het pontonnierdetachement, dat ook nog enige tijd op Zuid-Beveland was ingezet bij het ontschepen van geschut, naar Delft terug.[7]

### *De bruggen over de Berezina*

In juli 1810 bepaalde Napoleon dat het Koninkrijk Holland in het Franse rijk was opgegaan. Voor het Nederlandse leger betekende dit dat het in de keizerlijke armee werd opgenomen. Benthien werd met zijn manschappen ingedeeld bij het Franse 1e Bataljon pontonniers, waar zij de 11e Compagnie moesten gaan vormen. De feitelijke incorporatie vond pas in de loop van 1811 plaats in Straatsburg, waar het bataljon in garnizoen lag.

In verband met de voorgenomen veldtocht naar Rusland werd in februari 1812 een deel van het pontonniersbataljon mobiel gemaakt. Kort daarvóór waren bij de 11e Compagnie de onderofficieren en manschappen voor meer dan de helft overgeplaatst naar de andere compagnieën en waren de opengevallen plaatsen door Franse militairen opgevuld. Op 7 februari trok Benthien met zijn pontonniers weg uit Straatsburg om zich naar Munster te begeven. Hier werd de 11e Compagnie, evenals de 7e, opgenomen in de artillerietrein van het 2e Franse legerkorps, dat onder bevel stond van maarschalk Oudinot.

Van Munster ging de opmars voort naar het oosten. In mei bereikte het legerkorps de Weichsel, waar Benthien's mannen de maand daarop voor het eerst tijdens deze veldtocht in actie kwamen en een brug over de rivier sloegen. Het volgende belangrijke punt was de aankomst bij de Nierren, die door Litauen stroomt. Terwijl de hoofdmacht van de Grande Armée van hieraf de opmars voortzette naar Moskou, zette het 2e Legerkorps koers in de richting van Sint-Petersburg. Tijdens deze tocht ondersteunden de beide pontonniercompagnieën het optreden van de troepen door op diverse plaatsen bruggen over de waterwegen te slaan. In deze periode viel Benthien de eer te beurt onderscheiden te worden met de Légion d'Honneur. De opmars van het legerkorps stakte in de buurt van Polotz, een stad die halverwege Riga en Smolensk ligt. De Russische weerstand was hier zo sterk dat de Fransen zich in de loop van oktober gedwongen zagen om zich in zuidelijke richting terug te trekken.[8]

Medio september slaagde Napoleon erin om met zijn hoofdmacht Moskou te bereiken. De Russen staken echter de stad in brand, zodat de Fransen hier nauwelijks kans kregen om op verhaal te komen. Verder bleek tsaar Alexander I niet van zins om vrede te sluiten. Enige tijd later kreeg Napoleon bericht dat de Russen hard op weg waren om zijn aanvoerlijnen af te snijden. Gedesillusionerd over het mislukken van de veldtocht gaf hij op 19 oktober bevel tot de terugtocht. Onderweg sloten verschillende legerkorpsen zich weer bij de hoofdmacht aan. De tocht terug onttaardde langzaam maar zeker in een drama. De Russen namen elke gelegenheid te baat om de colonnes in de flank aan te vallen en de route te blokkeren. Onder de gegeven omstandigheden achtte Napoleon het van groot belang om zo veel mogelijk over zijn artillerie te kunnen blijven beschikken. Alleen het geschut kon zijn troepen de vuursteun bieden om, ondanks de numerieke overmacht van de vijand, in het gevecht overeind te blijven. Met het oog hierop nam de keizer het besluit om zich van zijn brugslagmaterieel te ontdoen. Daarmee maakte hij trekpaarden vrij voor het vervoer van zijn vuurmonden. Begin november zette de winter in. Buiten alle ellende die de troepen al hadden te verduren, moesten ze zich dus ook te weer stellen tegen de kou en de sneeuwbuien. Rond de 20e kwam het inmiddels zwaar gehavende leger in de buurt van de Berezina, die van noord naar zuid door Wit-Rusland loopt.[9] Omdat het net een aantal dagen had gedooid, was de snel stromende rivier bedekt met drijfijs. Aanvankelijk lag het in de bedoeling om bij de oversteek gebruik te maken van de brug bij de stad Borissow, maar dit punt was inmiddels door de Russen bezet.

Oudinot kreeg nu opdracht de aanval op de stad in te zetten. Verder liet Napoleon de nodige verkenningen verrichten om uit te vinden waar de rivier het beste kon worden overgestoken. De keuze viel uiteindelijk op het plaatsje Studianka, ongeveer 20 kilometer ten noorden van Borissow. Vrijwel alle nog beschikbare pontonniers werden naar dit punt gedirigeerd om hier twee bruggen te slaan. Benthien werd belast met de aanleg van de eerste brug. Hij had daarvoor zowel zijn eigen compagnie, de 11e, als de 7e ter beschikking. Deze eenheden telden samen ongeveer 200 man en bestonden voor de helft uit Nederlanders.

Bij de aanvang van het werk moest Benthien eerst zien uit te vinden hoe hij het snelst aan de benodigde bouwmaterialen kon komen. Dit probleem loste hij op door de huizen van het dorpje Studianka te laten neerhalen. Van de vrijgekomen balken werden schragen gemaakt, terwijl de planken voor de dekvloeren waren bestemd. Vervolgens kwam het erop aan de schragen in de rivier geplaatst te krijgen. Normaliter maakten de pontonniers voor dit soort werk gebruik van boten of vloten, maar die waren ditmaal niet voorhanden. Benthien zag echter maar één manier om deze klus te klaren: *"(...) er (werden) van de pontonniers vrijwilligers gevraagd, die telkens ten getale van vier met de door hun gedragen wordende schraag te water gingen, en deze dan met veel moeite (wegens de modderige rivierbedding) trachtten te plaatsen. De uit het water komende manschappen waren allen zoodanig verkleumd en stijf van koude, dat ofschoon men aan elk hunner ter aanmoediging vijftig francs gaf, de meesten echter slechts éénmaal te water gaan konden, die zich daarna bij de bivakvuren zoo goed mogelijk trachtten te herstellen."*[10] Ondanks alle moeilijkheden kwam de eerste brug binnen acht uur gereed. De bouw van de tweede, waarvoor de overige nog aanwezige pontonniers werden ingezet, nam wat meer tijd in beslag. Deze had een zwaardere constructie, omdat hierover het geschut en de voertuigen moesten oversteken. Met de voltooiing ervan was het werk voor de pontonniers echter nog lang niet gedaan. De komende dagen waren ze constant in touw om de beide bruggen intact te houden. Daarbij eisten de schier onmenselijke omstandigheden opnieuw hun tol. De eerste tijd had de oversteek een redelijk geordend verloop, maar gaandeweg begon zich een chaotische situatie af te tekenen. Dit vond zijn oorzaak in het feit dat de Fransen op de oostelijke oever steeds meer kwamen bloot te staan aan vijandelijk vuur. De drang om hier weg te komen nam daarom hand over hand toe: *"(...) de wanorde (werd) van uur tot uur groter, en de passage menigmaal gestremd door de overgrootte menigte welke elkaar niet behoorlijk uitwijken kon, zoodat onoverzienbare hoopen menschen, paarden, voertuigen ent. zich voor de bruggenhoofden, als 't ware, opeengepakt hadden. Geisoleerde infanteristen drongen nog het beste door, terwijl enkele cavaleristen met de sabel in de vuist zich toegang tot de bruggen baanden. Orde was van toen af, volstrekt niet meer te houden (...). Daarbij kwam nog dat vele paarden voor de bruggenhoofden van honger en vermoeijenis neerstorten. Wel werden er krachtige pogingen aangewend om Bene opruiming van hinderlijke voorwerpen, voor het hoofd der tweede brug, alwaar de stremming het grootste was, te doen, doch dit gelukte slechts gedeeltelijk, zodat voor beide bruggenhoofden vele menschen onder de voet geraakten en vertrapt en overreden werden."*[11]

In de loop van 29 november bereikte de overtocht goeddeels zijn voltooiing. Daarom viel die dag het besluit om 's nachts de bruggen in brand te steken. Benthien wist met veel moeite nog bijtijds de overkant te bereiken. De volgende dag probeerde hij, zo goed en zo kwaad als dat ging, de restanten van de beide compagnieën om zich heen te verzamelen. Er waren er toen echter nog maar 40 man over. Op de verdere tocht naar Duitsland dunde dit aantal nog verder uit.[12]

#### *Terug in Nederlandse dienst*

Op 19 februari 1813 arriveerde Benthien in Maagdenburg. Enkele weken later kreeg hij order zich naar Mainz te begeven. Hier werd het Franse 1e Bataljon Pontonniers opnieuw met

personeel gevuld, waarbij Benthien weer het bevel over een van de compagnieën kreeg toegewezen. Met deze eenheid nam hij deel aan de operaties die Napoleon dat jaar in het oosten van Duitsland uitvoerde en die hun sluitstuk vonden in de Franse nederlaag bij Leipzig (Volkerenslag, 1618 oktober 1813). Benthien was daarna nog betrokken bij de verdediging van de ten noordoosten van Leipzig gelegen vesting Torgau, waar hij op 10 januari 1814 in Pruisische krijgsgevangenschap raakte. Eind april kreeg hij toestemming naar het inmiddels weer onafhankelijke Nederland terug te keren.[13]

Na aankomst nam Benthien dienst bij het in opbouw zijnde leger. Het was niet erg verwonderlijk dat hij hier tot commandant van de pontonnierscompagnie werd aangesteld. Zoals dat ook onder het Koninkrijk Holland al even het geval was geweest, maakte deze eenheid deel uit van een bataljon waarin ook de mineurs en sappeurs waren ondergebracht. Op het moment dat Benthien tot dit nieuwe korps toetrad, was het in Dordrecht gestationeerd. Omdat de legering hier veel te wensen overliet, verhuisde het bataljon eind 1814 naar Maastricht.[14]

In het voorjaar van 1815 liepen de spanningen in Europa weer hoog op. Aanleiding hiertoe was de terugkeer van Napoleon in Frankrijk, waar hij alle macht weer naar zich toe wist te trekken. In de noordelijke en zuidelijke Nederlanden, die in één staatsverband waren ondergebracht, werden meteen stappen ondernomen om de verdediging voor te bereiden. In dat kader kreeg Benthien begin april bevel om bij Venlo een brug over de Maas te slaan. De pontonniers gingen hierbij zo voortvarend te werk dat deze oeververbinding reeds na twee dagen voltooid was. Bij de bouw van de brug, welke bondgenoot Pruisen de mogelijkheid bood om snel troepen naar de zuidelijke Nederlanden over te brengen, deed zich nog een merkwaardig incident voor. Omdat er te weinig bevestigingsmiddelen voorhanden waren, wilde Benthien, conform de in Rusland gevolgde gewoonte, het touw uit de klokkentorens laten halen. Het gemeentebestuur van Venlo verhinderde dat echter door de kapitein voor te houden dat hij in dit soort kwesties niet op eigen gezag mocht handelen.

Behalve met civiele autoriteiten raakte Benthien dat jaar ook in conflict met zijn bataljonscommandant, luitenant-kolonel Johan Heinrich Hottinger. Het begon allemaal op het moment dat in Maastricht bekend werd dat koning Willem I de stad met een bezoek wilde vereren. Met het oog hierop verzocht Hottinger zijn officieren zich een nieuw uniform te laten aanmeten. Benthien vond het echter niet nodig, om hieraan gehoor te geven. Zo kwam het dan ook dat hij zich tijdens het bezoek van de koning in zijn oude, deels opgelapte en half versleten tenue vertoonde. Toen Hottinger vervolgens bij enkelen van zijn officieren informeerde waarom Benthien volgens hen geen nieuw uniform had willen aanschaffen, vernam hij dat de kapitein met een drankprobleem worstelde en daardoor kort bij kas zat. De bataljonscommandant riep de kapitein daarna op het matje om hem terecht te wijzen. Bij het insturen van de halfjaarlijkse conductelijsten van zijn officieren stelde hij zijn directe meerdere, luitenantgeneraal Krayenhoff, van Benthien's gedrag op de hoogte. Toen deze opperofficier de kapitein vervolgens gelegenheid bood tot verweer, verklaarde deze dat de tegen hem geuite beschuldigingen volledig uit de lucht gegrepen waren. Naar zijn zeggen waren er bij het korps verschillende officieren die 's ochtends eerst een halve fles jenever moesten drinken alvorens tot iets in staat te zijn. Benthien sprak de hoop uit dat Krayenhoff hem de kans zou bieden om zijn geschonden reputatie te herstellen. Daarna zou hij dubbel zo hard zijn best doen om die positieve indruk te behouden.[15]

Hoewel Krayenhoff zelf de zaak hiermee als afgedaan beschouwde, mag worden verondersteld dat het conflict zijn schaduw is blijven werpen op Benthien's positie in het bataljon, waar hij zich toch al niet erg op zijn plaats voelde. Daaraan lag ten grondslag dat hij van het begin af aan grote moeite had met de in 1814 genomen beslissing om de pontonniers in één korps samen te brengen met de mineurs en sappeurs. Zijn eenheid kon, volgens hem, namelijk het best functioneren wanneer zij op eigen benen stond.[16]

Hoewel het daar aanvankelijk niet naar uitzag, gingen Benthien's wensen uiteindelijk toch in vervulling. Op voorstel van Krayenhoff besloot koning Willem I namelijk in december 1821 om de mineurs en sappeurs samen te voegen met het Korps ingenieurs, en de pontonniers over te hevelen naar de artillerie. In 1823 kregen zij binnen dat wapen de status van zelfstandig korps. Dit kwam wederom onder de leiding te staan van Benthien, die vrijwel tegelijkertijd tot majoor werd bevorderd. Echter, Benthien had inmiddels met ernstige fysieke problemen te kampen gekregen. Zijn gezichtsvermogen liep sterk terug en tenslotte raakte hij blind aan beide ogen. Omdat hij niet meer in staat was zijn functie uit te oefenen, werd hij op 21 maart 1826 op pensioen gesteld. De laatste jaren van zijn leven woonde hij in 's-Hertogenbosch, waar hij op 1 augustus 1836 overleed. Daarmee kwam het einde aan het leven van een militair die terecht een eervolle plaats in onze geschiedenis inneemt.[17]

## NOTEN

1. Organisatie, sterkte en krijgsverrichtingen van de Nederlandse troepen in de periode 1795-1813 staan in kort bestek beschreven in: J.P.C.M. van Hoof, 'Militairen in de Bataafs-Franse tijd', in: Jaarboek van het Centraal Bureau voor Genealogie en het Iconographisch Bureau, XLIX (1995) 195-203, 207.
2. Hoewel formeel niet tot het Bataafse leger behorend, zijn bij het genoemde aantal ook de 7.200 man Zwitserse troepen gerekend die in 1795 in Nederlandse dienst bleven totdat hun contract was afgelopen.
3. De geschiedenis van de mineurs, sappeurs en pontonniers in de Staatse en Bataafs-Franse tijd staat beschreven in: M. Elands e.a., 250 jaar Genietroepen 1748-1998 (Den Haag, 1998) 11-31.
4. Passage uit een resolutie van de Raad van State, aangehaald in: J. Eysten, Geschiedenis van de Nederlandsche pontonniers (Breda, 1908) 73-74.
5. De gegevens over de loopbaan van Benthien zijn ontleend aan: Eysten, Nederlandsche pontonniers, 246-247 en aan: Doorlopend verhaal van de dienstverrichtingen der Nederlandsche pontonniers onder den majoor G.D. Benthien 1797-1825, medegedeeld door J. Eysten (Overdruk uit: Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap, XXXII (1911) 100-177). Eysten veronderstelt dat Benthien's zoon Anthonie dit verslag later heeft opgesteld en zich daarbij voornamelijk heeft gebaseerd op aantekeningen, die Benthien zelf tijdens de verschillende veldtochten heeft gemaakt (Ibidem, 103-105).
6. Eysten, Nederlandsche pontonniers, 98-101, 247; Doorlopend verhaal, 106-108; C.H. van Meijgaard, De Genie in de Bataafs-Franse tijd. De geschiedenis van Het Korps Ingenieurs, Het Korps Pontonniers en Het Korps Mineurs en Sappeurs (z.pl., z.j.) 144-146.
7. Eysten, Nederlandsche pontonniers, 101-109; Doorlopend verhaal, 109-134; C.H. van Meijgaard, De Genie in de Bataafs-Franse tijd, 146-148. Het citaat, dat afkomstig is uit een brief van Benthien, wordt aangehaald op pagina 108 van het boek van Eysten.
8. Eysten, Nederlandsche pontonniers, 110-118; Doorlopend verhaal, 134-149.
9. De gegevens voor het gebeuren rond de Berezina zijn ontleend aan: Eysten, Nederlandsche pontonniers, 119-126 en Doorlopend verhaal, 149-158. J.-C. Quennevat, Atlas de la Grande Armée. Napoléon et ses campagnes 1803-1815 (Parijs, Brussel, z.j.) 143-147.
10. Doorlopend verhaal, 153.
11. Doorlopend verhaal, 156-157.
12. Doorlopend verhaal, 157-158.
13. Eysten, Nederlandsche pontonniers, 126-128; Doorlopend verhaal, 159-172.
14. Zie over de pontonniers in de periode 1814-1823: Elands e.a., 250 jaar Genietroepen, 31-34.
15. Algemeen Rijksarchief, archieven van de chefs der Genie 1814-1840, inv. nr. 91: ingekomen brieven van Hottinger en Benthien van 10 en 14 juni 1815 (bijeengevoegd); inv. nr. 216: minuut-brief aan Benthien van 12 juni 1815.
16. Doorlopend verhaal, 177.
17. Ibidem.